Deutscher Bundestag
13. Wahlperiode

Drucksache 13/2068

26. 07. 95

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Manuel Kiper, Gila Altmann (Aurich), Steffi Lemke und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
— Drucksache 13/1906 —

Ausbau der Elbe als „Wasserstraße"

Flüsse auf die bloße Funktion von Vorflutern zu reduzieren, steht im Widerspruch zu allen ökologischen Erkenntnissen. Dies haben die Hochwasserschäden durch verschiedene Fließgewässer in Deutschland während der letzten beiden Winter erneut plastisch vor Augen geführt. Fragwürdig ist daher die Absicht der Bundesregierung, auch die bisher relativ „flutresistente" Elbe als Wasserstraße weiter auszubauen. Dieses Vorhaben läuft in den Augen vieler Menschen auch dem Plan der Elbe-Anrainerländer Niedersachsen, Mecklenburg-Vorpommern und Sachsen-Anhalt zuwider, entlang der Elbe ein Biosphärenreservat mit dem Kerngebiet „Nationalpark Elbtalaue" auszuweisen.

Vorbemerkung

Die Elbe ist zwischen der Grenze zur Tschechischen Republik und der Nordsee gemäß des Bundeswasserstraßengesetzes eine dem allgemeinen Verkehr dienende Binnenwasserstraße des Bundes mit einer jahrhundertealten Schiffahrtstradition. Auch oberhalb von Geesthacht wird sie von Großmotorgüterschiffen bis 110 m Länge und 11,1 m Breite und Schubverbänden streckenbezogen bis 170 m Länge und 11,1 m Breite bzw. 145 m Länge und 22,2 m Breite befahren, insbesondere bei höheren Wasserständen. Somit gehört die Elbe heute schon zur Wasserstraßenklasse V a. Darüber hinaus entspricht sie weitgehend auch den Anforderungen der Wasserstraßenklassen V b und VI b. Der Tiefgang wird dabei natürlich vom Wasserstand bestimmt.

Durch den internationalen Status der Elbe aus dem Versailler Vertrag/Elbschiffahrtsakte von 1922 wird zudem die allgemeine

---

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 25. Juli 1995 übermittelt.
Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

Schiffahrts- und Transportfreiheit garantiert. Mit ihren Häfen, Umschlagstellen, Werften, ihrer Fahrgast- und Freizeitschiffahrt ist die Elbe eine Grundlage für die wirtschaftliche Regionalentwicklung, sichert Arbeitsplätze und schafft Standortvorteile. Die durchgehende Schiffahrt auf der Elbe ist deshalb im Gegensatz zu Forderungen von Umweltverbänden nach Renaturierung unverzichtbar, zumal die Alternativroute über das Kanalnetz unwirtschaftlicher ist und nicht vertretbare Erweiterungskosten verursachen würde.

Mit den gemäß Bundesverkehrswegeplan '92 vorgesehenen hochwirtschaftlichen und ökologisch verträglichen Strombaumaßnahmen an der Elbe zwischen der Grenze zur Tschechischen Republik und Geesthacht soll durch die Beseitigung fahrrinnentiefenbestimmender Engstellen des Stromes die durch die Schiffahrt nutzbare Abladetiefe um etwa 20 cm bis 30 cm verbessert werden. Gleichzeitig soll auch der streckenweise vorhandenen, weitgehend morphologisch bedingten Sohlenerosion der Elbe entgegengewirkt werden, damit das Grundwasser in diesen Bereichen nicht weiter absinkt und die Talauen, Auwälder und Altarme erhalten bleiben. Das heutige Erscheinungsbild der Elbe zwischen der Grenze zur Tschechischen Republik und Geesthacht – als nicht staugeregelter Flußabschnitt – bleibt unverändert, was auch uneingeschränkt auf den vorhandenen Hochwasserschutz zutrifft. Die Möglichkeiten zur Rückverlegung von Deichen und die Schaffung von weiteren Retentionsräumen durch die dafür zuständigen Bundesländer werden offengehalten ebenso wie die Landschaftsentwicklung der Elbtalauen.

Die einzelnen Fragen wurden wie folgt beantwortet, wobei die benutzten Bezeichnungen Projekt W 6 und W 7 mit Elbe und Saale gleichgesetzt werden:

1. Welche wasserbaulichen Maßnahmen sind im Bereich der Elbe geplant?

Für die Elbe oberhalb der Schleuse Geesthacht bis zur tschechischen Grenze sind gemäß Bundesverkehrswegeplan '92 Strombaumaßnahmen vorgesehen. Die Strombaumaßnahmen beinhalten im wesentlichen die Wiederherstellung und partielle Ergänzung von Buhnen, Deck- und Leitwerken sowie Grundschwellen, d. h. vorwiegend Maßnahmen der Stromunterhaltung.

2. Welcher Kostenaufwand ist damit verbunden?

Gemäß Bundesverkehrswegeplan '92 sind für die Elbe oberhalb der Schleuse Geesthacht bis zur tschechischen Grenze 500 Mio. DM vorgesehen.

3. Macht der geplante Ausbau der Saale für Schiffe mit einer Abladetiefe von 2,50 Metern aus Sicht der Bundesregierung in der Folge den weiteren Ausbau der Elbe notwendig, wenn die Elbe zudem an 200 Tagen im Jahr von Schiffen mit mehr als 2 Metern Tauchtiefe nicht befahren werden kann?

Nein. Die gemäß Bundesverkehrswegeplan '92 vorgesehenen Ausbaumaßnahmen für die Saale und für die Elbe sind aufeinander abgestimmt.

4. Teilt die Bundesregierung die Auffassung der Umweltverbände, daß Maßahmen wie z. B. beim Projekt W 6 keine reinen wasserbaulichen Unterhaltungsmaßnahmen darstellen, sondern als Eingriff in Natur und Landschaft zu betrachten sind?

Die Abgrenzung von Unterhaltungs-, Ausbau- und Neubaumaßnahmen an Binnenwasserstraßen des Bundes erfolgt auf der Grundlage der §§ 8 und 12 des Bundeswasserstraßengesetzes. Die Strombaumaßnahmen an der Elbe umfassen Unterhaltungsmaßnahmen am Strom und Maßnahmen, die einen Ausbau darstellen und somit der Planfeststellung unterliegen. Unterhaltungs- und Ausbaumaßnahmen können im Einzelfall Eingriffe in Natur und Landschaft bedeuten. In diesen Fällen erfolgt die Regelung nach dem Bundesnaturschutzgesetz und den entsprechenden Landschaftspflegegesetzen der betroffenen Länder, d. h. es ist darzustellen

- welche Eingriffe vermieden oder gemindert werden können (Planungsalternativen),
- für welche unvermeidbaren Eingriffe ein Ausgleich im betroffenen Landschaftsraum erreicht werden kann,
- soweit dies nicht möglich ist, für welche unvermeidbaren Eingriffe Ersatzmaßnahmen vorzusehen sind,
- welche Eingriffe zu untersagen sind, wenn Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder nicht im erforderlichen Maße auszugleichen sind und die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege bei der Abwägung aller Anforderungen an Natur und Landschaft im Range vorgehen.

5. Wenn nein, warum nicht?

Siehe Antwort zu Frage 4.

6. Ist bei den Projekten W 6 und W 7 aus Sicht der Bundesregierung eine Beteiligung der Umweltverbände notwendig?

Beide Vorhaben setzen sich aus Unterhaltungs- und Ausbaumaßnahmen zusammen. Unterhaltungsmaßnahmen werden mit den für Umwelt und Naturschutz zuständigen Landesbehörden abgestimmt. Bei Ausbaumaßnahmen richtet sich die Beteiligung von Umweltverbänden nach dem Bundeswasserstraßengesetz und

dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung. Danach holt die zuständige Wasser- und Schiffahrtsdirektion u. a. auch die Stellungnahmen der anerkannten Naturschutzverbände (§ 29 Abs. 1 Nr. 4 des Bundesnaturschutzgesetzes) ein, soweit das Vorhaben mit Eingriffen in Natur und Landschaft im Sinne von § 8 des Bundesnaturschutzgesetzes verbunden ist.

7. Wenn nein, warum nicht?

Siehe Antwort zu Frage 6.

8. Hat die Bundesregierung die von den Umweltverbänden geforderten zusätzlichen Entscheidungsgrundlagen für die Projekte (Kosten-Nutzen-Analysen) durch ein unabhängiges Institut durchführen lassen?

Die erwogenen Wasserstraßenprojekte in den neuen Bundesländern wurden im Rahmen der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans '92 von einem unabhängigen und fachkundigen Gutachter einer gesamtwirtschaftlichen Bewertung unterzogen nach einem einheitlichen, für alle Verkehrsträger geltenden Verfahren.

Bei der gesamtwirtschaftlichen Bewertung der einzelnen Projekte wurden die Prognoseunsicherheiten in den neuen Bundesländern angemessen berücksichtigt. Das Transportpotential der für die Binnenschiffahrt ausgewiesenen Verkehrsströme für erwogene Projekte (gemäß Gutachter Kessel und Partner) wurde nach Plausibilität, Kostenvergleich mit anderen Verkehrsträgern (insbesondere bei gebrochenen Verkehren) und Kapazitätsgrenzen tangierender Wasserstraßen überprüft und teilweise restriktiv korrigiert.

Die Projektbewertung erfolgte auf der Basis dieser niedrigeren Werte. Dadurch ist das Risiko möglicher Überschätzungen minimiert worden.

Eine kürzlich mit Hilfe von Gutachtern im Bundesministerium für Verkehr vorgenommene Zwischenbeurteilung der BVWP-Gobalprognose auf der Basis der Entwicklung seit 1988 hat ergeben, daß die vom Bundesministerium für Verkehr angesetzten Werte für die Binnenschiffahrt auch aufgrund der jüngsten Entwicklung nach wie vor plausibel sind.

9. Wenn nein, warum nicht?

Siehe Antwort zu Frage 8.

10. Wenn ja, welches Institut hat welche Projekte wie beurteilt?

Als Ergebnis der gesamtwirtschaftlichen Bewertung hat der Gutachter PLANCO Consulting GmbH für die angesprochenen Projekte folgende Nutzen-Kosten-Verhältnisse errechnet:

— Strombaumaßnahmen an der Elbe: 9,3
— Ausbau der Saale für 2,50 m Abladetiefe: 5,3

11. Plant die Bundesregierung im Zuge des Ausbaus der Elbe als „Wasserstraße", Planfeststellungsverfahren und Umweltverträglichkeitsprüfungen in Teilabschnitten durchzuführen?

Mit den Strombaumaßnahmen an der Elbe wird im wesentlichen der vorhandene Zustand erhalten, so daß Planfeststellungsverfahren nicht die Regel sein werden.

Je nach Art und Umfang von Maßnahmen wird im Einzelfall durch die Wasser- und Schiffahrtsdirektion festgelegt, wo Planfeststellungsverfahren mit Umweltverträglichkeitsprüfungen erforderlich sind. So befindet sich derzeit eine Umweltverträglichkeitsuntersuchung für die geplanten Strombaumaßnahmen in der Stadtstrecke Magdeburg in Vorbereitung.

Druck: Thenée Druck, 53113 Bonn, Telefon 91781-0
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333